

# EZ Electric Power Steering

## 10 questions à...

## ROGER REIJNGOUD

Que penser de la direction assistée montée en post-équipement sur les voitures anciennes ? Pour nous forger un avis sur cette question qui divise les collectionneurs, nous avons rendu une petite visite à la société faisant référence en la matière...

TEXTE : LOUIS-THOMAS FEDERSPIEL – PHOTOS : GILLES LABROUCHE

C'est au pays des tulipes, du Gouda et autres drogues douces en vente libre que nous avons fait une étonnante visite : celle d'une PME en pleine croissance spécialisée dans la fabrication de direction assistée pour véhicule de collection ! Après l'essai fort concluant d'une Lamborghini Espada transfigurée, mais non aseptisée, Roger Reijngoud, l'un des deux cofondateurs de l'entreprise, a répondu à nos questions...

### 1 Autoretro : Comment est née votre activité ?

Roger Reijngoud :

Tout est parti d'une réflexion désobligeante de ma femme à l'encontre de ma bonne vieille Opel GT que je possédais depuis l'âge de 18 ans. Elle m'a suggéré de la vendre à cause de la fermeté de sa direction ! Après un refus outré, je me suis surpris à transpirer à grosses gouttes lors d'une manœuvre et je me suis dit : « Elle a raison... » J'ai alors soumis le problème à Ruud Jong, spécialiste Alpine et Matra, dont le garage est à côté de nos

locaux. La solution de la direction assistée électrique s'imposait... Nous avons beaucoup de travail par ailleurs, mais notre projet a progressé après la visite du salon Autosport de Birmingham où l'on peut croiser les meilleurs ingénieurs. Les conseils recueillis nous ont permis de finaliser le montage, mais l'assistance était trop forte, elle évoquait celle d'une voiture américaine. Nous l'avons donc asservie à la vitesse. C'était ce qu'il fallait faire !

### 2 Quelles sont les voitures que vous équipez le plus ?

R.R. : Nous traitons toute sorte de modèles, mais je dirais que nous équipons fréquemment des Aston Martin DB2 à DB6, des Jaguar XK, diverses Mercedes, des Ferrari Daytona et aussi beaucoup de Porsche 911. La direction de cette dernière n'est pas particulièrement dure, mais beaucoup sont encore utilisées régulièrement, d'où la volonté de leur propriétaire d'optimiser leur confort d'utilisation.

### 3 Que répondez-vous aux reproches qui sont faits à cette entorse à l'état d'origine ?

R.R. : Notre installation est très discrète, totalement réversible et n'a qu'un seul but : rendre plus utilisable des voitures dont la conduite peut paraître pénible aujourd'hui. Une Rolls ou une Bentley des années 30, c'est extrêmement lourd. Même un jeune conducteur en pleine forme sera à la peine. Si l'on me dit : « Je n'ai pas besoin de direction assistée. », soit, c'est un point de vue. Mais si l'on me dit : « Je veux une direction assistée. », je réponds : « J'ai une solution pour vous ! » Nous pouvons satisfaire presque toutes les demandes et réintégrons sur la colonne de direction toutes les commandes de clignotants, de phares ou éventuellement de boîte de vitesses (comme sur une Peugeot 404), exactement comme à l'origine.

### 4 Expliquez-nous votre système...

R.R. : Il s'agit d'une colonne de direction en trois parties dotée d'une assistance

asservie à la vitesse par un moteur électrique connecté au compteur de vitesse. Nous avons à notre disposition une gamme de quatorze moteurs de toutes les puissances et de différentes formes, le but étant de pouvoir intégrer discrètement notre système dans les habitacles les plus contraignants. Nous ajustons ensuite nos réglages aux caractéristiques de chaque voiture, certaines ne sont légères qu'à haute vitesse, comme la Daytona, alors qu'une Mercedes 190 SL n'est lourde qu'en manœuvre et à très basse vitesse. Par ailleurs, le degré d'assistance est réglable à tout moment par le conducteur au moyen d'un potentiomètre. Enfin, on ne se contente pas de monter notre assistance aveuglément : si l'on découvre une direction en mauvais état, on ne la rend pas avec ses défauts.

### 5 Vous proposez également une gamme de volants ?

R.R. : Oui, nous avons un catalogue de volants conformes à l'origine, mais avec un diamètre légèrement



# EZ ELECTRIC



## EZ ELECTRIC POWER STEERING

Energieweg 21A  
4143 HK Leerdam - Hollande  
www.ezpowersteering.nl  
Représentation en France :  
ez.powersteer@orange.fr  
tél. 01 64 00 84 73  
ou 06 07 57 08 42

Ruud Jong  
(responsable  
technique, à gauche),  
et Roger Reijngoud  
(responsable  
commercial, à droite)  
pilotent cette  
dynamique PME  
hollandaise.

plus petit pour tenir compte de l'assistance, ou des volants excentriques pour compenser le défaut d'ergonomie d'un habitacle ou la grande taille d'un conducteur, mais tout cela avec l'aspect de la pièce d'époque. Encore une fois, c'est du sur-mesure.

## 6 Comment se déroule le montage ?

R.R. : L'opération en elle-même est assez simple (ni perçage, ni soudure, nous utilisons les points de fixation d'origine), mais à nos débuts, nous tenions absolument à ce que les colonnes soient montées dans nos ateliers. C'est d'ailleurs encore souvent le cas : les clients viennent ici par la route. Nous leur réservons un hôtel, le lendemain matin, nous les déposons à la gare pour qu'ils aillent visiter Amsterdam ou le musée automobile de Louwman. Ils reviennent dans l'après-midi et la voiture est prête. Puis, nous avons été contactés par des gens qui restauraient intégralement leur voiture et demandaient à être livrés. Là, nous

ne pouvions décevoir leur imposition le montage dans nos locaux et avons consenti à leur envoyer nos pièces, mais elles sont accompagnées d'instructions complètes qui ont été visées par le TÜV.

## 7 Justement, quid de la conformité ?

R.R. : Le marché allemand étant notre principal débouché, nous nous sommes adressés au très exigeant TÜV pour l'homologation de notre système. La réputation de cet organisme est telle que les démarches dans les autres pays sont facilitées, se résumant parfois à la simple fourniture du dossier technique établi par le TÜV. Nous disposons également d'un certificat d'homologation européenne et poursuivons nos démarches à l'égard des autres pays européens.\*

## 8 Parlons argent ! Combien ça coûte ?

R.R. : Cela dépend de la voiture ! Le moteur, le montage et l'habillage diffèrent d'un modèle à l'autre, mais disons qu'il faut compter entre 3 000 €

et 4 000 €. Certains véhicules sont toutefois moins chers à équiper. Par exemple, le montage sur une BMW 2002 est très facile, et le moins cher étant le Citroën HY : 1 350 €.

## 9 Et qui sont vos clients aujourd'hui ?

R.R. : Nos clients sont des collectionneurs. Ils affichent une moyenne d'âge assez élevée, mais de toute façon, le propriétaire d'une Ferrari ancienne ou d'une autre voiture de collection des *sixties* est rarement un jeune homme ! Par ailleurs, la crise nous a amené une nouvelle clientèle. Ainsi, certains investisseurs ont délaissé le marché des actions pour se tourner vers des choses plus tangibles, telles que l'art ou l'automobile de collection. Ces clients peuvent être séduits par une voiture bien restaurée, mais seront déçus par une conduite trop éprouvante. Au moment d'envisager le montage d'une direction assistée, ils veulent être sûrs que cela n'affectera pas la valeur de leur voiture. Nous les rassurons en leur

expliquant que notre système peut à tout moment et sans dommage rendre sa place à la pièce d'origine.

## 10 Ainsi, vos perspectives sont donc plutôt bonnes ?

R.R. : Oui ! Nous envoyons cinq à dix colonnes par jour, plus d'une centaine par mois en tout cas, et ces chiffres sont en augmentation constante. L'année dernière, nous avons progressé de 40 % et la moitié de cette croissance est due au contrat d'équipementier que nous avons signé avec Morgan pour sa production de véhicules neufs. Il faut dire que nous avons des représentations dans de nombreux pays et que notre stock nous permet de répondre immédiatement à 90 % des commandes. Bref, les affaires sont bonnes et les perspectives aussi...

\* Pour les utilisateurs français, l'assureur spécialisé Laurent Bonfils que nous avons consulté ([www.passionassurances.fr](http://www.passionassurances.fr)) recommande l'obtention d'un accord écrit de l'assureur pour le montage d'un tel système, en dépit de sa qualité.